



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 33]  
No. 33]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 12, 1999/वैशाख 22, 1921  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 12, 1999/VAISAKHA 22, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 12 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/4/98-सी एच पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैमर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्रा.) लि. का चेन्नई पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल पर लैंश पोतों के लिए घाट शुल्क की समान दरों और पत्तन न्यास से संबंधित अन्य प्रामाणिक मुद्दों के लिए दिए गए आवेदन को निश्चित करता है।

मामला सं. टी ए एम पी/4/98-सी एच पी टी

मैमर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्रा.) लि०  
चेन्नई पत्तन न्यास

.....आवेदक  
.....गैर आवेदक

आदेश

( 13 अप्रैल, 1999 को पारित )

यह मामला मैमर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्रा.) लि० (यू०एल०ए०) से चेन्नई पत्तन न्यास (सी.एच.पी.टी.) में कंटेनर टर्मिनल पर लैंश पोतों के लिए समान घाट शुल्क वसूल करने और यथार्थ भाड़े को युक्ति संगत बनाने के लिए प्राप्त एक आवेदन से संबंधित है।

2. आवेदन में निम्नलिखित तीन विशिष्ट मुद्दे दिए गए हैं: -

- (i) भारती गोदी ( भा०गो० ) में लैंश पोतों के लिए नौचालन प्रभाग कंटेनर टर्मिनल बर्थ (क०ट०ब०) के प्रभारों से अधिक हैं। दोनों बर्थ उम्मी बेमिन में हैं इसलिए विभिन्न बर्थों पर विभिन्न दरें लगाने का कोई तर्क नहीं है। सी०एच०पी०टी० को क०ट०ब० पर यथा लागू पत्तन शुल्क के समान शुल्क वसूल करने का निर्देश दिया जाए चाहे लैंश पोत पर क०ट०ब० अथवा भा०गो० पर लगाए जाएं।
- (ii) लैंश पोतों पर क०ट०ब० पर कंटेनर पोतों के समकक्ष घाट शुल्क लगाए जाएं।
- (iii) लैंश पोतों को किसी नए और कम प्रशुल्क पर माल का उतराई और लदान के लिए टिम्बर पोंड में थोट बेमिन का प्रयोग करने की अनुमति दी जाए।

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मामले पर कार्यवाही की गई और 26 फरवरी 1999 को पोर्ट स्तर पर संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में हुए विशार-विमर्श में निम्नलिखित मुद्दे प्रकट हुए :—

(i) लैश पोत बाह्य बन्दरगाह में प्रचालनों की अपनी सुविधा के संदर्भ में अद्वितीय है। उन्हें बर्ध पर अन्य पोतों के साथ समानता का दावा क्यों करना चाहिए?

यदि किसी कारणवश उन्हें बर्ध पर आना पड़ता है तो उन्हें अद्वितीयता को छोड़ देना चाहिए और सामान्य शर्तों के अनुसार कार्यवाही की जानी चाहिए।

(ii) भा०गो० में डुबाव क०ट०ब० के डुबाव से अधिक है और अत्यधिक होने वाले बड़े पोतों के लिए भा०गो० में पंहुचने की सुविधा के लिए चैनल को गहरा करने हेतु अतिरिक्त निकर्षण किया गया था। इस अतिरिक्त निकर्षण की लागत भा०गो० में आने वाले पोतों के पतन शुल्कों में शामिल की गई है।

पतन शुल्कों को विभिन्न घटक जैसे डुबाव कार्गो के स्वरूप, बर्ध पर स्थापित सुविधाओं आदि को ध्यान में रखते हुए नियत किया जाता है। अलग अलग पोतों के संदर्भ में निर्धारित दरों में तदर्थ परिवर्तन करना व्यवहार्य नहीं होगा।

(iii) ब्रूकि क०ट०ब० पर ऐसे किसी अतिरिक्त डुबाव की व्यवस्था नहीं की गई है इसलिए क०ट०ब० पर जाने वाले पोतों के लिए पतन शुल्कों में ऐसी कोई अतिरिक्त (निकर्षण की) लागत शामिल नहीं की गई है।

(iv) क०ट०ब० को कंटेनर यातायात को प्रोन्नत करने के लिए विशिष्ट रूप से बनाया गया है। कंटेनर प्रहस्तन को सुविधाजनक बनाने के लिए इस बर्ध पर विशेष तट सुविधाएं स्थापित की गई हैं। लैश पोत जिनके लिए ऐसे तटीय उपकरणों की आवश्यकता नहीं होती को क०ट०ब० पर लगाने के लिए कंटेनर पोतों से अधिक करीयता अथवा समानता (भी) नहीं दी जा सकती।

फिर भी, क०ट०ब० की मुलभूता के अनुसार लैश पोत जिन्हें अधिक डुबाव की आवश्यकता नहीं होती, को क०ट०ब० पर लगाने की अनुमति दी जाती है।

(v) यू०एल०ए० के लैश पोत इस समय भी टिम्यर पोंड में वोट बेसिन का प्रयोग कर रहे हैं। वस्तुतः वे अब तक इसे 20 से अधिक वर्षों से प्रयोग करते रहे हैं। किसी भी और कम प्रशुल्क के लिए उनका अनुरोध नया नहीं है। उन्होंने 1991 में भी ऐसा ही अनुरोध किया था। नय सरकार के परामर्श से अनुरोध को अस्वीकृत किया गया था। मामले की सत्यता यह है कि 1980 के पश्चात् वे एक रियायती बर्ध भाड़े प्रभार का ही भुगतान करते रहे हैं; 840 रु० का सामान्य बर्ध भाड़ा प्रभार यू०एल०ए० के लिए विशेष तौर पर 1980 में घटाकर 250 रु० कर दिया गया था। 1991 में यू०एल०ए० ने उनके विशेष विचारण के लिए विशेष अनुरोध के न्यूनतम यातायात का बचन देने के लिए अनुरोध किया गया था। यू०एल०ए० ने ऐसा कोई बचन नहीं दिया। टिम्यर पोंड में एक नई परियोजना के अंतर्गत कुछ विकास कार्य (बेसिन को गहरा करने सहित) चल रहा था। विशेष विचारण पर प्रशुल्क को पुनः नियत करने के अनुरोध पर विकास कार्य पूरा होने के पश्चात् विचार किया जा सकता है बशर्ते यू०एल०ए० द्वारा दीर्घकालिक न्यूनतम यातायात के लिए बचन दिया जाए।

(vi) यू०एल०ए० ने इस आधार पर (पतन शुल्कों के लिए) अस्मान प्रशुल्कों के तर्क पर आपत्ति की थी कि यथों को ध्यान में न रखते हुए यादलेंटेज प्रभार समान है। इस मामले की जांच-पड़ताल करना अपेक्षित मालूम नहीं होता। सभी बर्धों के लिए पायलटेज समान है। जैसा कि सी०एच०पी०टी० द्वारा (संयुक्त सुनवाई में) स्पष्ट किया गया था, पतन शुल्कों में अंतर भा०गो० के संदर्भ में निकर्षण लागत के कारण था। पायलटेज के लिए निकर्षण कोई संगत घटक नहीं है।

(vii) यू०एल०ए० का यह तर्क कि असमान दरों में कोई तर्कसंगति नहीं है क्योंकि वे केवल हार्ड बर्ध का उपयोग करते हैं और किसी पतन उपकरण का प्रयोग नहीं करते इसलिए आपत्ति की जा सकती है। जैसा कि सी०एच०पी०टी० ने (संयुक्त सुनवाई में) स्पष्ट किया है कि उन्हें में अस्मानता निकर्षण की (अतिरिक्त) लागत के कारण है न कि तट पर स्थापित उपकरणों के प्रयोग के कारण।

(viii) यू०एल०ए० ने तर्क दिया है कि उनकी उत्पादकता (1500 एम टी/घंटा) कंटेनर पोत की उत्पादकता (300 एम टी/घंटा) से बहुत अधिक है इसलिए यू०एल०ए० के मामले में विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। सी०एच०पी०टी० ने कंटेनर और लैश प्रचालनों के समग्र मध्यम निहितार्थों के संदर्भ में इस आपत्ति का पतिवाद किया है। सी०एच०पी०टी० के प्राक्कलन में कंटेनर प्रचालनों के समय सम्मुख निहितार्थ अंत में बहुत ही अधिक आकर्षक है। इस तर्क पर सी०एच०पी०टी० ने लैश को कोई प्राथमिकता अथवा 'समानता' (भी) देने से मनाही कर दी है।

(ix) एल०सी०सी०आई० ने इस आधार पर क०ट०ब० पर पोत लगाने के मामले में कंटेनर पोतों की तुलना में यू०एल०ए० को कोई करीयता दिए जाने पर आपत्ति की है कि क०ट०ब० एक ऐसी बर्ध है जिसका निर्माण विशेष रूप से कंटेनर यातायात के लिए किया गया है। यू०एल०ए० ने इस आपत्ति के औचित्य पर इस आधार पर पतिवाद किया कि बर्ध का आर्बटन प्रशासनिक मामला होने के कारण

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के कार्यक्षेत्र में नहीं आता। जैसा कि उक्त पैरा 2(ii) में देखा जा सकता है यू.एल.ए. ने अपने अभ्यावेदन में समान बर्थ शुल्क को विचारण के लिए एक मुद्दे के रूप में उठाया है। ऐसा होने से बाद में उनके प्रतिकूल तर्कों में कोई बल नहीं हो सकता।

- (x) उनके अभ्यावेदन में टिम्बर पोंड में बोट बेसिन के उपयोग के लिए मुनवाई के समान कम प्रशुल्क के मुद्दे के संदर्भ में यू.एल.ए. ने स्वीकार किया है कि वे पहले ही रियायती प्रशुल्क का भुगतान कर रहे हैं। परन्तु उन्होंने तर्क दिया कि बोट बेसिन में कार्गो प्रत्यक्ष की सुविधाओं की कमी होने के कारण रियायती प्रशुल्क (भी) अधिक समझे जाने चाहिए। उनकी परिवर्तित मांग यह है कि सी एच पी टी सुविधाएं प्रदान करे अथवा प्रशुल्क घटाए। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यू.एल.ए. बोट बेसिन में 20 से अधिक बर्ग में रियायती शर्तों पर प्रचालन कर रहा है इसलिए प्रबंध में अचानक कोई अनौचित्य देखना उनके लिए उचित नहीं हो सकता। इस संदर्भ में यह भी स्वीकारना होगा कि सी एच पी टी वास्तव में इस क्षेत्र में कुछ विकास कार्य (बेसिन को गहरा करने सहित) कर रहा है और यथार्थ यह है कि सी एच पी टी ने विकास परियोजनाओं के पूरा होने के पश्चात् समस्त व्यवस्था की पुनः जांच करने की पेशकश की है। इस पृष्ठभूमि में प्रशुल्क घटाने के लिए किसी हस्तक्षेप की बहुत ही कम गुंजाइश होगी।
- (xi) यू.एल.ए. ने अपने इस मुद्दे पर जोर दिया है कि विशेष विचारण के लिए उनके दावे की पुष्टि के लिए वे मेमोलाइन बैम्बों का प्रचालन करते हैं। परन्तु यह दावा किसी न्यूनतम यातायात की गारंटी देने के लिए उनकी निष्क्रियता के अनुरूप नहीं है जैसा कि मो.एल.पी.टी. द्वारा 1991 से प्रस्ताव किया जा रहा है।
- (xii) यू.एल.ए. ने अपने इस मुद्दे पर बल दिया है कि वे कॉन्फ्रेंस लाइनों का प्रचालन करते हैं, इसलिए वे विशेष विचारण के लिए हकदार हैं। यदि कॉन्फ्रेंस लाइन होने का तथ्य (अर्थात् स्टानचार्ट द्वारा अनुमोदित) किसी प्रकार संगत घटक बनता है तो यह कार्य एचन न्याम द्वारा नहीं बल्कि सरकार द्वारा किया जाना है। किसी पत्तन न्याम से कॉन्फ्रेंस लाइन के पोतों को सहायता देने की आशा नहीं की जा सकती।
4. फलतः उक्त कारणों से हमें मालूम होता है कि यू.एल.ए. के आवेदन में उठाए गए तर्कों में बल नहीं है और वे अस्वीकृति के योग्य हैं। तदनुसार आवेदन का निरसन किया जाता है।

एम० सचिव, जलमंत्रालय

[ विज्ञापन III IV 143 99, असाधारण ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 12th May, 1999

**No. TAMP/4/98-CHPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the application of M/s. United Liner Agencies of India (P) Ltd. for berthing parity for lash vessels at the container terminal and related issues pertaining to the Chennai Port Trust as in the order appended hereto.

**Case No. TAMP / 4 / 98 – CHPT****M/s. United Liner Agencies of India (P) Ltd.****.....Applicant****The Chennai Port Trust (CHPT)****.....Non Applicant****ORDER****( Passed on this 13 day of April 1999 )**

This case relates to an application from M/s. United Liner Agencies of India Pvt. Ltd. (ULA) for berthing parity for lash vessels at container terminal and for rationalisation of berth hire at the Chennai Port Trust (CHPT).

2. The application contains the following three specific issues

- (i). The marine charges for Lash Vessels at Bharathi Dock (BD) are more than the charges at the Container Terminal Berth (CTB). Both the berths are in the same Basin, there is, therefore, no logic in levying different rates at different berths. The CHPT may be directed to charge the same port dues as applicable at the CTB irrespective of whether the Lash Vessels are berthed at CTB or at BD.
- (ii). Lash Vessels may be given parity berthing with Container Vessels at the CTB.
- (iii). Lash Vessels may be permitted to use the Boat Basin at Timber Pond for stripping and loading of cargo with a new and a lower tariff.

3. In accordance with the prescribed procedure, the case was processed and taken up for a joint hearing at the port level on 26 February 99. In the deliberations at the joint hearing, the following points emerged

- (i). Lash Vessels claim uniqueness with reference to their facility for operations (i.e., offloading barges) at the Outer Harbour. Why should they claim parity with other vessels at berth?

If, for any reason, they feel compelled to go to berth, then, they must be prepared to forego the uniqueness and be treated on normal terms.

- (ii). The draft at the BD is more than the draft at the CTB. And, additional dredging was done to deepen the channel to facilitate access to the BD for big vessels carrying ore. The cost of this additional dredging has been incorporated in the port dues for vessels reporting at the BD.

Port dues are fixed taking into account various factors like draft, nature of cargo, facilities erected at the berth, etc. It will not be practicable to make *ad hoc* changes in the prescribed rates with reference to individual vessels.

- (iii). Since no such additional draft has been provided at the CTB, no such additional cost (of dredging) has been added to the port dues for vessels going to the CTB.

- (iv). The CTB has been constructed specifically for promoting container traffic. Special shore facilities have been erected on this berth to facilitate container handling. Lash Vessels, which do not require such shore equipment, cannot therefore be given any preference over or (even) parity with Container Vessels for berthing at the CTB.

Nevertheless, depending upon availability of the CTB, Lash Vessels that do not require extra draft are permitted to berth at the CTB.

- (v). Lash Vessels of the ULA are even at present using the Boat Basin at Timber Pond. In fact, they have been using this for over 20 years now. Their request for a fresh and lower tariff is not new. They had made a similar request in 1991 also. The request was then rejected in consultation with the Government. The fact of the matter is that from 1980 onwards they have been paying only a concessional berth hire charge: the normal berth hire charge of Rs.840/- was reduced to Rs.250/- in 1980 specially for the ULA. In 1991, the ULA was requested to commit to a minimum traffic in support of their request for special consideration. The ULA have not given any such commitment.

Under a new project, some developmental work (including deepening of the basin) is in progress at the Timber Pond. The request for refixation of tariff on special consideration can be considered after completion of the developmental work and subject to a long-term commitment of minimum traffic by the ULA.

- (vi). The ULA had questioned the logic of differential tariff (for port dues) on the ground that pilotage charge was the same irrespective of berths. This objection does not appear to stand scrutiny. Pilotage for all berths is the same. As was explained by the CHPT (at the joint hearing) the differential in port dues was attributable to dredging cost with reference to the BD. Dredging was not a relevant factor for pilotage at all.
- (vii). The ULA argument that there is no logic for differential rates as they use only the hard berth and not any port equipment only begs the question. As has been explained by the CHPT (at the joint hearing) the differential in rates is attributable to the (additional) cost of dredging and not to use of shore-based equipment.
- (viii). The ULA has argued that its productivity (1500 MT/Hr) is far more than that of a Container Vessel (300 MT/Hr) and that, therefore, the ULA must be given special consideration. The CHPT has countered this contention with reference to overall revenue implications of 'Container' and 'Lash' operations. In CHPT's estimation, the overall revenue implications of container operations are far more attractive in the long run. On this reasoning, the CHPT have refused to give any 'priority' or (even) 'parity' to Lash.
- (ix). The MCCI has objected to ULA being given any preference over container vessels in the matter of berthing at the CTB on the ground that CTB is a berth specially constructed for container traffic. The ULA has questioned the propriety of this objection on the ground that berth-allocation, being an administrative matter, falls outside the purview of the TAMP. As can be seen from para 2(ii) above, the ULA has raised 'parity berthing' as an issue for consideration in its representation. That being so, there can be no force in their contention to the contrary subsequently.
- (x). With reference to the issue in their representation about lower tariff for use of the Boat Basin at the Timber Pond, at the time of the joint hearing, the ULA have conceded that they are already paying only a concessional tariff. But, they argue, in the face of total lack of

facilities for cargo handling at the Boat Basin, (even) the concessional tariff must be seen to be excessive. Their altered demand is that either the CHPT must provide facilities or reduce the tariff. In view of the fact that the ULA has been operating at the Boat Basin on concessional terms for over 20 years, it may not be appropriate for them suddenly to see any unreasonableness in the arrangement. Also, it has to be recognised in this context that the CHPT is indeed executing some developmental activities (including deepening of the Basin) in this area. And, significantly, the CHPT has offered to re-examine the whole arrangement after completion of the developmental projects. In this backdrop, there will be very little scope for any intervention to reduce the tariff.

- (xi). The ULA has stressed their point that they are a Mainline Vessel to buttress their claim for special consideration. But, this assertion is not consistent with their inaction to guarantee any minimum levels of traffic as is being proposed by the CHPT since 1991
- (xii). The ULA has stressed their point that they are a Conference Line and are, therefore, entitled for special consideration. If the fact about being a Conference Line (i.e., approved by the STANCHART) has to be a relevant factor at all, then, it has to be so for the Government and not for the Port Trust. A Port Trust cannot be expected to subsidise Conference Line Vessels.

4. In the result, and for the reasons given above, we find that all the three issues raised in the application of the ULA lack force and deserve to be disallowed. The application is accordingly rejected.

S SATHYAM, Chairman  
[No. ADVT/III/IV/143/99-Exty.]

